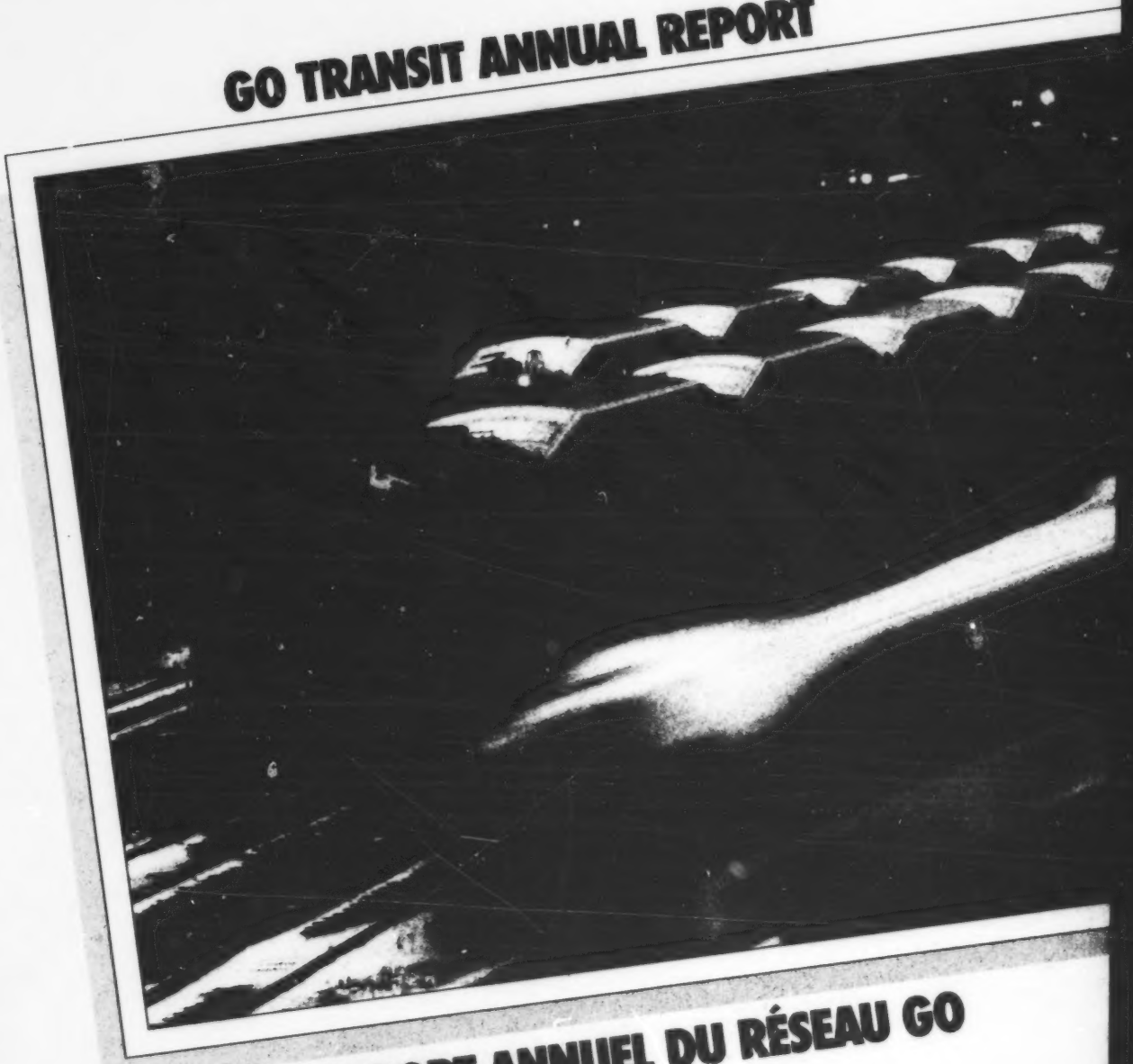
For the year ended March 31, 1991 • Pour l'exercice terminé le 31 mars 1991

GO TRANSIT ANNUAL REPORT



RAPPORT ANNUEL DU RÉSEAU GO

Toronto Area Transit Operating Authority

Régie des transports en commun de la région de Toronto

GO TRANSIT RÉSEAU GO

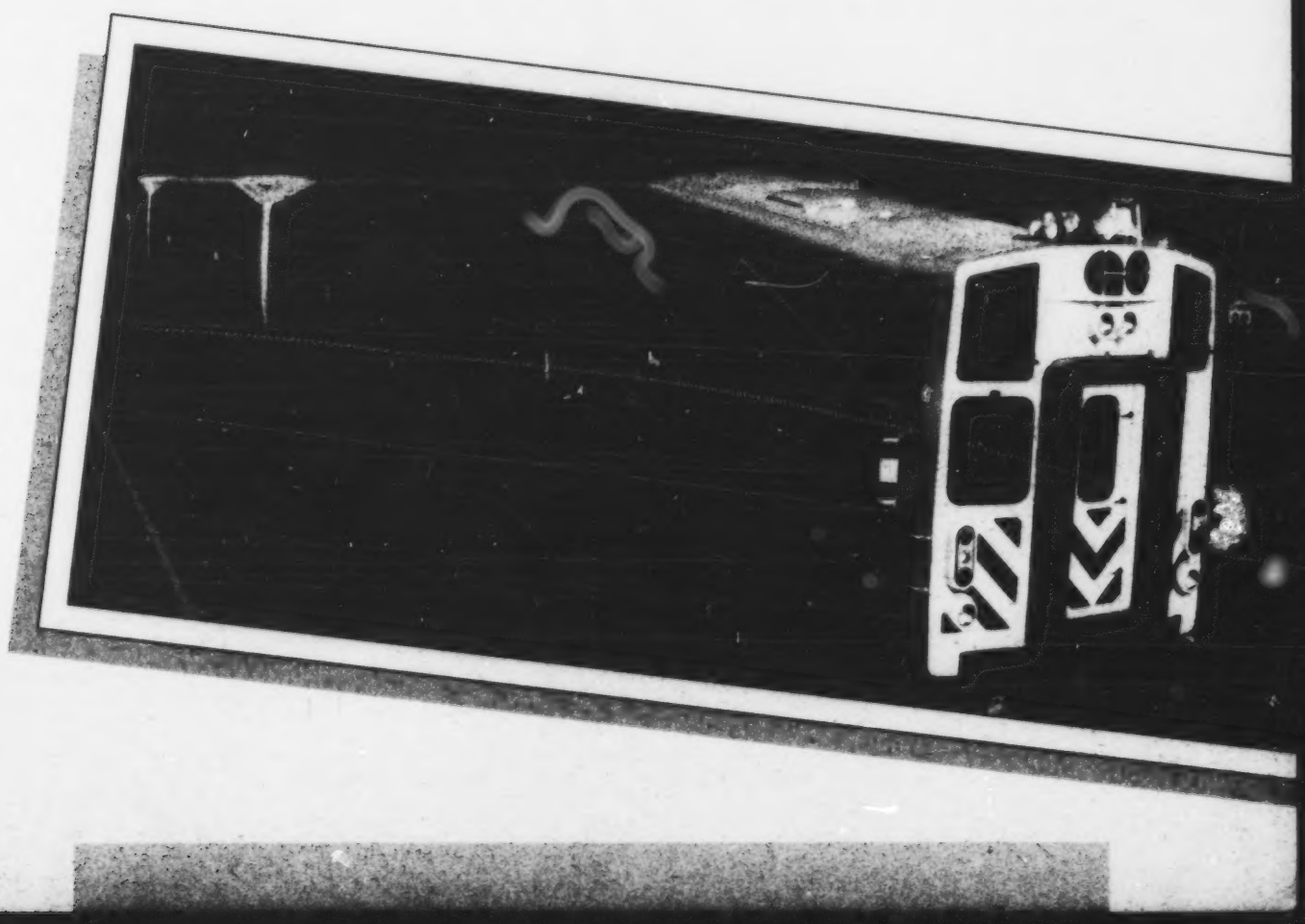
1120 Finch Avenue West, Toronto (Downsview)
Ontario, Canada M3J 3J8
Telephone: (416) 665-9211 Facsimile: (416) 665-9006

1120, avenue Finch Ouest, Toronto (Downsview)
(Ontario) Canada M3J 3J8
Téléphone : (416) 665-9211 Télécopieur : (416) 665-9006

TABLE OF CONTENTS

Transmittal	2	Présentation
Chairman's summary	4	Message de président du Conseil
Managing Director's report	5	Message du directeur général de l'exploitation
Five-year comparisons	18	Comparaison quinquennale
Statistics	20 21	Données statistiques
The organization	22	La société
Management's responsibility for financial statements	24	Responsabilité de la direction relativement aux états financiers
Auditors' report	25	Rapport des vérificateurs
Financial statements	26 27	États financiers
Notes to financial statements	30 31	Notes afférentes aux états financiers

TABLE DES MATIÈRES



92-03604/

To the Honourable Ed Philip
Minister of Transportation

It is my honour, on behalf of the Members of the Board, to present the 1990-91 annual report of the Toronto Area Transit Operating Authority.

It is also my pleasure to extend our thanks to you and your staff at the Ministry of Transportation for your continuing cooperation and assistance, a special relationship which we at GO Transit hope will continue to grow.

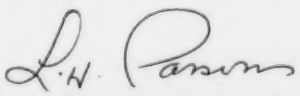
Respectfully submitted,

À l'honorable Ed Philip
Ministre des Transports

Au nom des membres du Conseil d'administration, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel 1990-1991 de la Régie des transports en commun de la région de Toronto.

Je tiens à vous remercier, ainsi que le personnel du ministère des Transports, de votre collaboration et de l'assistance que vous continuez de prêter au Réseau GO; nous espérons que la qualité des rapports qu'entretiennent nos deux organismes se renforcera encore davantage dans l'avenir.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma considération distinguée.



Chairman, GO Transit Louis H. Parsons Président du Conseil du Réseau GO

To the Honourable Lincoln M. Alexander
Lieutenant Governor of Ontario

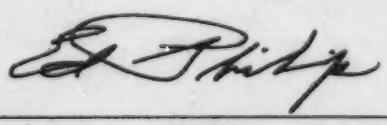
I have the privilege of presenting for the information of Your Honour and the Legislative Assembly the report of the activities of the Toronto Area Transit Operating Authority for the year ended 31 March 1991.

Respectfully submitted,

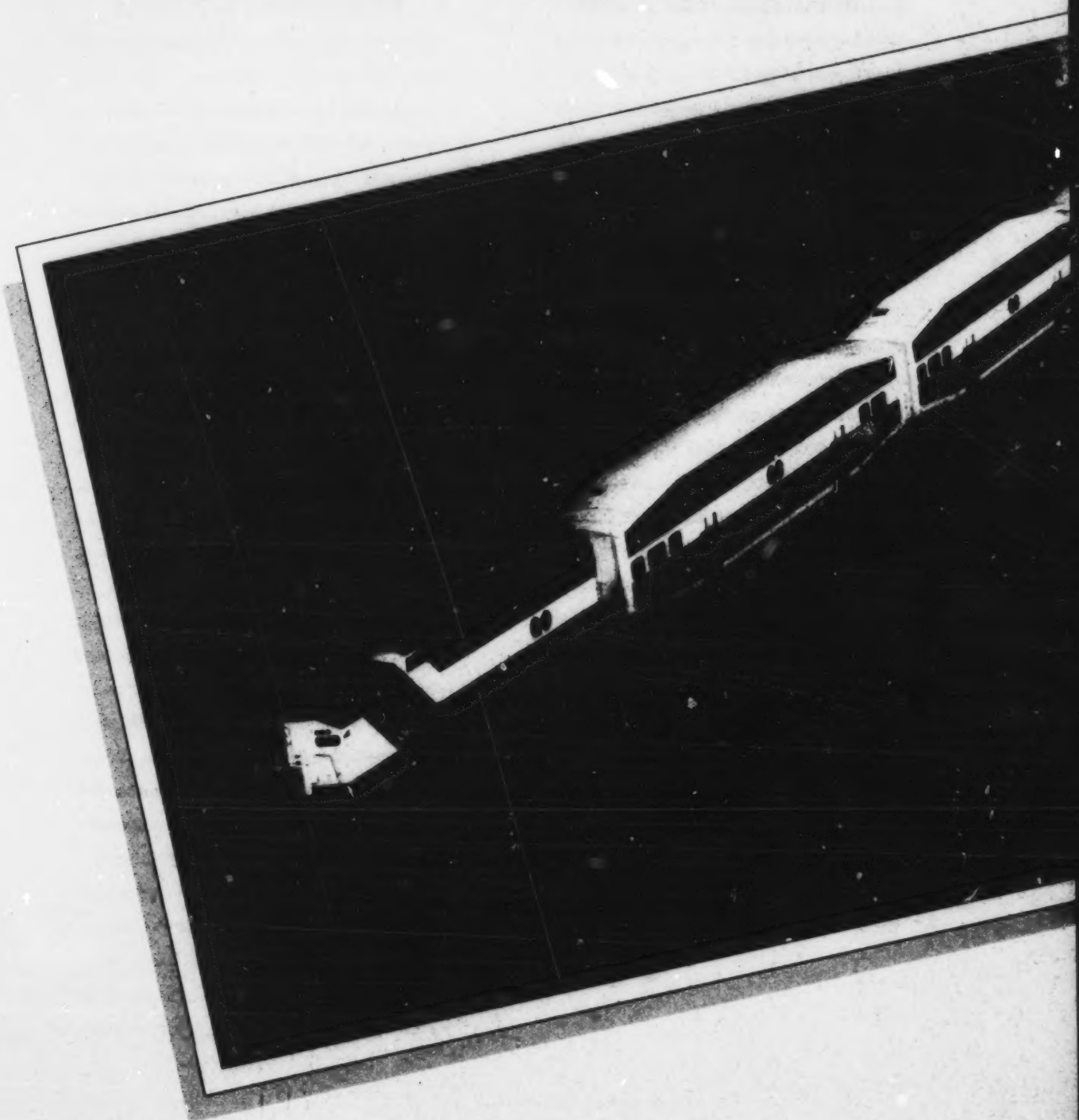
À l'honorable Lincoln M. Alexander
Lieutenant-gouverneur de l'Ontario

J'ai le privilège de présenter, à votre intention ainsi qu'à celle des membres de l'Assemblée législative, le compte rendu des activités de la Régie des transports en commun de la région de Toronto pour l'exercice terminé le 31 mars 1991.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Lieutenant-gouverneur, l'assurance de ma très haute considération.



Minister of Transportation Ed Philip Ministre des Transports



A WATERSHED YEAR

Building for the future. That, in a phrase, sums up our accomplishment of the year past.

With the heady days of unprecedented, 20 per cent ridership growth behind us, we devoted our energy to laying the foundations for the next decade, into the 21st century.

The current recession, ironically, has worked in GO Transit's favor. While unemployment and a slow construction market did put the brakes on our spectacular ridership growth rate, the economy's slowdown allowed us to catch our breath and strive singlemindedly to realize our expansion plans.

We improved bus service, and expanded train service on four of our seven lines. We made much progress in preliminary planning for further, major expansion of our rail network. And we took great strides towards making our system accessible for passengers with disabilities.

All these improvements do not come without cost, of course. But we are confident of continuing to receive the full support, financially and strategically, of the Province of Ontario. The Government is committed to improving the quality of public transit service for the Toronto area; we are thankful for that assurance and will make the best use of our resources to fulfill that commitment.

UNE ANNÉE DÉCISIVE

Construire pour l'avenir. Cette phrase résume bien nos réalisations du dernier exercice.

Les jours grisants où la croissance de l'achalandage atteignait un sommet inégalé de 20 pour cent appartiennent au passé. Nous avons donc consacré toute notre énergie à jeter les bases pour la prochaine décennie qui nous conduira au XXI^{e} siècle.

Ironie du sort, la récession actuelle a joué en notre faveur. Tandis que le chômage et un marché de la construction au ralenti mettaient un frein à notre taux de croissance spectaculaire de l'achalandage, le fléchissement de l'économie nous a permis de reprendre notre souffle et de nous attaquer résolument à la réalisation de nos plans d'expansion.

Nous avons amélioré le service d'autobus et prolongé le service ferroviaire sur quatre de nos sept lignes. Nous avons fait un pas de géant dans la planification préliminaire d'une autre expansion d'envergure de notre réseau ferroviaire. De plus, nous avons fait de grands progrès pour faciliter l'accès de notre système aux passagers handicapés et aux personnes âgées.

Toutes ces améliorations entraînent, bien sûr, des coûts. Toutefois, nous croyons que nous continuerons de recevoir un appui financier et stratégique sans réserve de la Province de l'Ontario qui s'est engagée à améliorer la qualité du service de transport en commun pour la région de Toronto. Nous lui en sommes reconnaissants et nous utiliserons le mieux possible nos ressources pour remplir notre engagement.

L.H. Parsons

Chairman Louis H. Parsons Président du Conseil

GOING FOR QUALITY

Quality service remained the order of the day for GO Transit.

We have always taken pride in providing service of the highest standard to our customers, and this year was no exception. On average, 96 per cent of all trains and 98 per cent of our buses ran on time – an enviable performance for any industry, but one we will try our utmost to better year after year.

What made fiscal 1990-91 remarkable, though, were the behind-the-scenes achievements to improve quality even more. We laid the groundwork for all-day train service across the network, a significant expansion that will vastly enhance interregional transit travel for residents of our service area. As well, a great deal of work went into planning for major improvements in the accessibility of our service for passengers with disabilities. When these plans are brought to fruition, we will have even more reason to be proud of being one of the premier transit systems in Canada.

The year's highlights follow. They chronicle another busy year of operating a service that is a vital component of the Toronto area's transportation infrastructure.

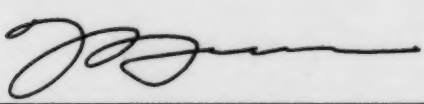
TOURNÉ VERS LA QUALITÉ

Le service de qualité est demeuré une priorité pour le réseau GO.

Nous avons toujours mis notre fierté à offrir un service de grande qualité à nos clients et cette année n'a pas fait exception. En moyenne, 96 pour cent des trains et 98 pour cent des autobus ont été à l'heure, un rendement enviable, quel que soit le secteur d'activité, que nous tenterons d'améliorer par tous les moyens d'année en année.

Cependant, ce sont les réalisations dans l'ombre pour améliorer davantage la qualité qui ont fait de 1990-1991 un exercice remarquable. Nous avons accompli le travail préparatoire pour offrir un service ferroviaire pendant toute la journée dans tout le réseau, une expansion marquante qui rehaussera énormément le transport en commun interrégional pour les résidents de la région que nous servons. De même, la planification d'importantes améliorations de l'accès à notre service par les passagers handicapés a demandé beaucoup de travail. Dès que ces plans seront mis à exécution, nous aurons encore plus de raisons d'être fiers de figurer parmi l'un des principaux systèmes de transport au Canada.

Viennent ensuite les faits marquants de l'exercice. Ils sont le reflet d'un autre exercice consacré à l'exploitation d'un service qui constitue un élément vital de l'infrastructure des transports de la région de Toronto.



Managing Director Thomas G. Smith Directeur général de l'exploitation

RIDERSHIP

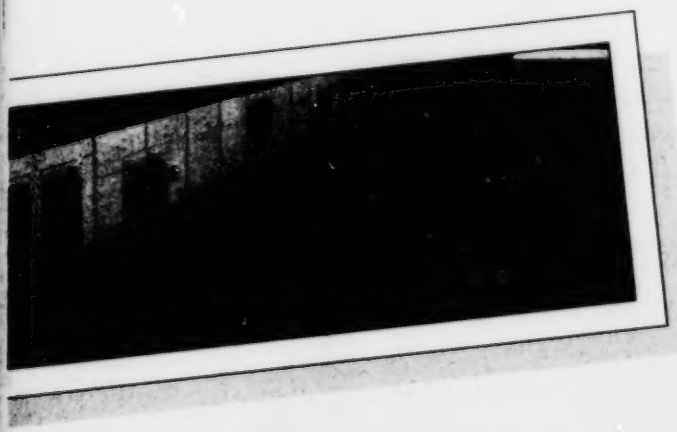
Ridership continued to grow, though not as dramatically as last year.

We carried nearly 36 million passengers on our trains and buses in 1990-91, the highest annual total in our history.

GO Train ridership accounted for almost 25 million of these trips, 4 per cent more than the previous year's carryings. While not as impressive as last year's 21 per cent, the increase did show that, despite the recession, people are still turning to transit for commuting or leisure travel.

The biggest gains were recorded on the three lines that had major service expansions recently: the Stouffville line, which carried 27 per cent more riders than in the fiscal year before; the Milton line, with 15 per cent; and the Richmond Hill line, with 11 per cent. All but one of the other lines put in strong performances too. Carryings on the Lakeshore West line, however, gave some cause for concern: its ridership dropped from the previous year, caused partly, as we had expected, by a shift in patronage to the Milton line when that service doubled in frequency in October 1990.

GO Bus ridership rebounded from last year's



L'ACHALANDAGE

L'achalandage a continué d'augmenter, mais de façon moins dramatique qu'au dernier exercice.

Nous avons assuré le transport en train et en autobus de près de 36 millions de passagers en 1990-1991, le total annuel le plus élevé de notre histoire.

L'achalandage sur nos trains représentait près de 25 millions de ces déplacements, soit quatre pour cent de plus que le nombre de voyageurs du dernier exercice. Bien que cette hausse ne soit pas aussi impressionnante que les 21 pour cent de l'an dernier, elle a démontré que, malgré la récession, les gens se tournent toujours vers le transport en commun pour faire la navette entre la maison et le travail ou pour les loisirs.

Les gains les plus impressionnants ont été réalisés sur les trois lignes dont le service a récemment subi le prolongement le plus important. La ligne Stouffville compte 27 pour cent de plus de voyageurs qu'à l'exercice précédent, la ligne Milton, 15 pour cent et celle de Richmond Hill, 11 pour cent. Toutes les autres lignes, sauf une, ont également connu un excellent rendement. Cependant, le nombre de voyageurs sur le tronçon ouest du Lakeshore nous a inquiétés. La baisse de l'achalandage par rapport à l'exercice précédent a été causée partiellement par le passage de la clientèle vers la ligne Milton, comme nous nous y attendions lorsque le service y a doublé de fréquence en octobre 1990.

L'achalandage sur les autobus du réseau GO a remonté après la baisse de l'an dernier et s'est établi en hausse de 1,3 pour cent par rapport à 1989-1990. Cinq de nos sept trajets d'autobus ont permis le

decline to post a 1.3 per cent increase over 1989-90. Five of our seven bus corridors carried more passengers than in the year before; the greatest percentage increases were in the Milton corridor, with almost 14 per cent, and on the Bolton service, 12.5 per cent. The Highway 403 route, which began running Saturday service in June, registered the biggest gain year to year at 18 per cent.

Average weekday carryings on the combined train and bus system reached new heights, exceeding 135,000 trips in August, traditionally our busiest month because of ridership to the Canadian National Exhibition. June and November also saw average weekday ridership climb past the 130,000 mark.

SERVICE

Both train and bus service increased during the year.

Our successful Union Station bus service expanded again to meet demand. Launched in 1989 on the Georgetown and Stouffville lines to offer homebound service in lieu of trains, these "train buses" had proved immediately popular with commuters. We expanded the Georgetown service twice towards the end of last fiscal year, and this April introduced midday service in both directions, offering passengers a convenient link outside rush hour between downtown Toronto and select rail stations on the line.

In June, we introduced Saturday service on the Highway 403 bus route between Oakville and north Metro Toronto. Launched in 1987 as a weekday

transport de plus de voyageurs pendant l'exercice. Les hausses les plus fortes ont été celles sur le trajet de Milton, avec tout près de 14 pour cent, et le service de Bolton, avec 12,5 pour cent. La ligne de l'autoroute 403, sur laquelle un service est offert le samedi depuis juin, a obtenu le gain le plus élevé, d'un exercice à l'autre, avec 18 pour cent.

Les déplacements moyens quotidiens pendant la semaine sur le réseau combiné de trains et d'autobus ont atteint des sommets inégalés, dépassant les 135 000 déplacements en août, généralement le mois le plus occupé vu l'achalandage vers le Parc national de l'exposition. Ces déplacements quotidiens moyens en juin et en novembre ont également franchi le cap des 130 000.

LE SERVICE

Le service de train et d'autobus a augmenté pendant l'exercice.

Nous avons dû accroître notre très populaire service d'autobus de la gare Union pour suffire à la demande. Mis sur pied en 1989 sur les lignes de Georgetown et de Stouffville pour offrir un service de banlieue autre que ferroviaire, ces autobus intégrés aux trains ont immédiatement remporté beaucoup de succès auprès des navetteurs. Nous avons augmenté le service de Georgetown deux fois vers la fin de l'exercice, et en avril dernier, nous avons lancé le service du midi dans les deux directions, offrant ainsi aux voyageurs une liaison pratique en dehors de l'heure de pointe entre le centre-ville de Toronto et des stations ferroviaires choisies sur la ligne.

service, this route connects Oakville GO station with Mississauga's Square One and Erin Mills areas and the Yorkdale and York Mills subway stations. It turned out to be the bus network's best performer this fiscal year in terms of ridership gain, carrying 18 per cent more passengers than last year.

We increased train service on the Lakeshore East in April by adding three trains between Whitby and Toronto in the rush hour. Similar to the Lakeshore West's increase last year, this added some 3,200 seats to the morning service and 1,600 in the evening to provide much-needed capacity.

Responding to the Government's 1990 budget directive, we extended rush-hour train service to Barrie and to Guelph and Acton within six months of the budget's announcement in April. The third extension announced, to Bowmanville, was in the property acquisition and planning stage by year end.

The Barrie train, an extension of the existing Bradford service, began running on September 17, and the Guelph train, an extension of the Georgetown line, on October 29. The existing VIA station in each community was modified for commuter service, and a new station was built in Acton. We kicked off the Guelph and Acton train with fanfare the day before service started; despite cold, blustery weather that Sunday, more than 2,000 residents from both communities came out to welcome the GO Train and take part in the opening festivities.

Train service was also extended to Oshawa on the Lakeshore East in response to an earlier Provincial directive. Again, we upgraded the community's VIA station for our service, which, like the Barrie and Guelph trains, consists of a single, round-trip exten-

Depuis juin, les voyageurs bénéficient d'un service d'autobus le samedi sur la ligne de l'autoroute 403 entre Oakville et le nord du Grand Toronto. Nous offrons un service quotidien depuis 1987 sur cette ligne qui relie la station GO d'Oakville au centre commercial Square One de Mississauga et à Erin Mills ainsi qu'aux stations de métro Yorkdale et York Mills. Ce réseau d'autobus s'est avéré le plus rentable pendant l'exercice avec un gain de l'achalandage de 18 pour cent par rapport au dernier exercice.

Nous avons augmenté le service ferroviaire en avril sur le tronçon est du Lakeshore en ajoutant trois trains entre Whitby et Toronto pendant l'heure de pointe. Tout comme pour la hausse sur le tronçon ouest du Lakeshore au dernier exercice, les résidents comptent désormais sur 3 200 sièges de plus le matin et 1 600 le soir, supplément grandement nécessaire.

Pour donner suite aux directives figurant dans le budget gouvernemental de 1990, nous avons prolongé le service ferroviaire à l'heure de pointe vers Barrie ainsi que vers Guelph et Acton moins de six mois après l'annonce du budget en avril. Le troisième prolongement prévu, vers Bowmanville, en était à la phase d'acquisition et de planification à la fin de l'exercice.

Le train de Barrie, un prolongement du service en vigueur vers Bradford, a été mis sur pied le 17 septembre, et celui vers Guelph, un prolongement de la ligne Georgetown, le 29 octobre. Nous avons modifié l'actuelle station VIA de chaque ville pour servir les navetteurs et nous avons construit une nouvelle station à Acton. Nous avons fait le lancement du train vers Guelph et Acton en fanfare le jour avant la mise en service. Malgré un dimanche froid

sion of existing rush-hour service. The new train started operating on October 1.

Two other developments in October made it our busiest month of 1990-91.

On October 29, we expanded Milton line train service to offer a limited all-day schedule, the first for any route besides the Lakeshore. We doubled frequency from 10 to 19 trains each weekday, providing – again, for the first time other than on the Lakeshore – both off-peak service *and* trains *from* Union Station outside rush hour; the new, midday trains operate as far as Erindale station and are connected by bus with Streetsville, Meadowvale, and Milton. The line, which opened in 1981, had already expanded in early 1989 and will grow again, to full-day service, in 1995-96.

That same day, the 29th, marked the start of a trial program to help ease the strain on our parking lots. As an incentive for commuters not to drive alone to their station, we began offering special parking privileges to carpoolers at four test stations on the Lakeshore rail line – Oakville, Port Credit, Long Branch, and Ajax. A designated area in each station's parking lot is set aside in the morning rush hour for carpool permit holders registered with us; although individual parking spaces are not reserved, we feel the program will encourage commuters to pool together and free up parking space for other passengers. We are monitoring its progress with an eye to expanding it to other stations across the network.

Fare integration, our other incentive designed to relieve pressure on our parking lots, expanded in February. Barrie Transit and Vaughan Transit joined the program, bringing to 12 the number of transit

et venteux, plus de 2 000 résidents des deux villes ont accueilli le train GO et pris part aux festivités d'inauguration.

Nous avons également prolongé le service ferroviaire vers Oshawa, sur le tronçon est du Lakeshore, pour donner suite à une directive provinciale émise plus tôt dans l'année. De nouveau, nous avons modernisé la station VIA de la région pour notre service qui, tout comme pour les trains de Barrie et de Guelph, consiste en un simple prolongement aller-retour du service de pointe déjà offert. Le nouveau service ferroviaire a commencé le 1er octobre.

Deux autres événements ont fait d'octobre le mois le plus occupé de l'exercice 1990-1991.

Le 29 octobre, nous avons prolongé le service ferroviaire de la ligne Milton pour offrir un horaire quotidien limité, le premier à l'exception de Lakeshore. Nous avons doublé la fréquence quotidienne des trains, qui sont passés de 10 à 19 pendant la semaine, assurant un service pendant les périodes creuses *et* des trains *partant* de la gare Union en dehors de l'heure de pointe. Les nouveaux trains de midi se rendent jusqu'à la station Erindale et sont reliés par autobus avec Streetsville, Meadowvale et Milton. La ligne, qui fonctionne depuis 1981, avait déjà été prolongée au début de 1989 et un service quotidien y sera offert en 1995-1996.

Ce même jour, le 29 octobre, marquait le début du programme d'essai pour décongestionner nos parcs de stationnement. Afin d'inciter les navetteurs à ne pas se rendre seul en voiture à leur station, nous avons commencé à offrir des privilèges de stationnement aux covoitureurs dans quatre stations d'essai sur la ligne Lakeshore, soit Oakville, Port Credit,

systems, including the Toronto Transit Commission (TTC), which have integrated their fares with ours to allow free or discounted transfer between their system and the GO Train. We pioneered the concept in 1979 with Brampton Transit in an effort to stimulate transit use and at the same time relieve congestion in our parking lots and on municipal roads.

In spite of these strides, parking lots still had to be

Long Branch et Ajax. À l'heure de pointe du matin, une zone désignée est réservée dans chaque parc de stationnement à l'intention des détenteurs de permis pour covoiturage que nous offrons. Bien que des places de stationnement individuelles ne soient pas réservées, nous croyons que le programme encouragera les navetteurs à voyager ensemble et à libérer le stationnement pour les autres passagers. Nous suivons de près les progrès du programme dans le but de le mettre en oeuvre dans les autres stations du réseau.

Le programme d'harmonisation des tarifs, une autre incitation conçue pour décongestionner les parcs de stationnement, a pris de l'expansion. En effet, depuis février, les services de transport en commun de Barrie et de Vaughan participent au programme, portant à 12 le nombre de réseaux de transport, y compris la Commission de transports de Toronto (CTT), qui ont harmonisé leurs tarifs avec les nôtres pour permettre la correspondance gratuite ou réduite entre ces réseaux et le réseau GO. Nous avons été parmi les premiers à appliquer ce concept en 1979 avec le réseau de transport de Brampton dans le but à la fois de stimuler l'utilisation du transport en commun et de décongestionner nos parcs de stationnement et les routes municipales.

Malgré ces grands progrès, nous avons dû encore agrandir les parcs de stationnement, où c'était possible, pour suffire à la demande implacable. Nous avons ajouté plus de 1 200 places dans quatre stations ferroviaires qui, avec les places des nouvelles stations ouvertes pendant l'exercice, ont porté à plus de 25 000 le nombre de places disponibles dans tout le réseau.

Nous avons également rendu la vie plus agréable

expanded, where possible, to meet unrelenting demand. We added more than 1,200 spaces at four train stations, which, along with those provided at new stations opened during the year, increased parking capacity to over 25,000 spots system-wide.

Amenities for the passenger were enhanced too through station and access improvements.

A new station for Bramalea opened in September, replacing the original one built for the start of Georgetown line rail service 16 years ago.

In February, with the opening of a covered walkway to the nearest TTC bus stop, Scarborough on the Lakeshore East became our first station to feature improved access to TTC service under our GO/TTC interface improvement program; other stations being similarly retrofitted for direct or better connection with the TTC include Weston and Old Cummer – their improvements are scheduled to be ready for passengers next fiscal year.

Relocation of our Unionville station got under way, and construction was substantially finished by year end. Slated to open in the spring of 1991, the new station is next to the future Highway 407 and will have amenities the cramped, old station does not: a bus loop, kiss & ride, and over 10 times the parking space; it will also be our first station to provide ramp access directly to the train platform for passengers with disabilities.

Significant too for the passenger was our decision to absorb the new Federal goods and services tax by not passing it on through higher fares. Even though they are not exempt from the tax, our fares stayed the same when it came into effect in January.

aux voyageurs en améliorant l'accessibilité et les stations.

Une nouvelle station a ouvert ses portes à Bramalea en septembre, pour remplacer la station originale bâtie pour le début du service sur la ligne ferroviaire de Georgetown il y a 16 ans.

En février, avec l'inauguration d'un passage couvert pour piétons vers l'arrêt d'autobus CTT le plus près, la station de Scarborough, sur le tronçon est du Lakeshore, est devenue la première à faciliter l'accès au service CTT dans le cadre du programme d'amélioration GO/CTT. Les mêmes rénovations sont apportées aux stations de Weston et de Old Cummer pour obtenir un contact direct ou meilleur avec la CTT. Les passagers devraient pouvoir profiter de ces améliorations au prochain exercice.

Le déménagement vers la station de Unionville va bon train, la construction étant pratiquement terminée à la fin de l'exercice. La nouvelle station, qui devrait ouvrir ses portes au printemps 1991, est située près de la nouvelle autoroute 407 et offrira des avantages que l'ancienne n'offrait pas : une boucle pour autobus, un débarcadère pour passagers (kiss & ride) et un parc de stationnement 10 fois plus grand. Il s'agit également de la première station à offrir aux handicapés et aux personnes âgées une rampe d'accès direct à la plate-forme d'embarquement.

Notre décision d'absorber la nouvelle taxe fédérale sur les produits et services et de ne pas hausser les tarifs a eu une grande incidence sur les passagers. Même si nos tarifs ne sont pas exonérés de la taxe, ils sont demeurés les mêmes lorsqu'elle est entrée en vigueur en janvier.

ROLLING STOCK

The train and bus fleets continued to grow to meet our service needs.

We acquired new buses twice this year, including our largest single order ever.

Nine highway coaches were bought for $2.6 million from Motor Coach Industries to replace old buses due for retirement. Our fifth purchase of the 102A2 model, these buses were all delivered and in service by the end of December. Besides the "kneeling" mechanism of earlier orders that aids boarding and disembarking by lowering the front of the bus, other easier-access features were introduced with this purchase: the nine buses have conspicuous yellow stanchions and handrails in the boarding area, increased lighting in both the boarding area and the aisle, and more visible and easily reached stop request signals.

The other purchase was for 51 suburban-type buses from New Flyer Industries – our first from this manufacturer. Worth $12.3 million, it is the largest bus order in our history. Forty of the vehicles will replace retiring buses, while 11 are for increased service requirements. They are scheduled for delivery by September 1991 and will also feature easier-access fittings.

On the rail front, we took delivery of more locomotives and bi-level coaches.

Our third order of F59PH locomotives (14 units, $33.7 million) was received from the manufacturer, General Motors of Canada's Diesel Division, of London, Ontario, bringing the fleet total to 49 locomotives, 42 of them F59s.

Manufacture of our distinctive GO bi-levels continued throughout the year in Thunder Bay. All but

LE MATÉRIEL ROULANT

Nous avons continué d'accroître les parcs de trains et d'autobus pour répondre aux besoins de service.

Nous avons fait deux acquisitions de nouveaux autobus pendant l'exercice, y compris la plus grosse commande que nous ayons jamais passée.

Nous avons acheté neuf autocars au coût de 2,6 M$ de Motor Coach Industries pour remplacer les vieux autocars bons pour la ferraille. Il s'agissait de notre cinquième achat d'autocars du modèle 102A2 qui ont tous été livrés et qui étaient prêts à être utilisés à la fin de décembre. En plus de contenir le mécanisme qui permet d'abaisser l'avant du véhicule d'où il devient plus facile de monter et descendre et qui faisait partie des premières commandes, cette commande comprend d'autres caractéristiques qui facilitent l'accès : les neuf autocars sont dotés de ranchers et de mains courantes d'un jaune éclatant dans la zone d'embarquement, d'un meilleur éclairage dans la zone d'embarquement et dans l'allée, et de signaux d'arrêt plus visibles et plus facilement accessibles.

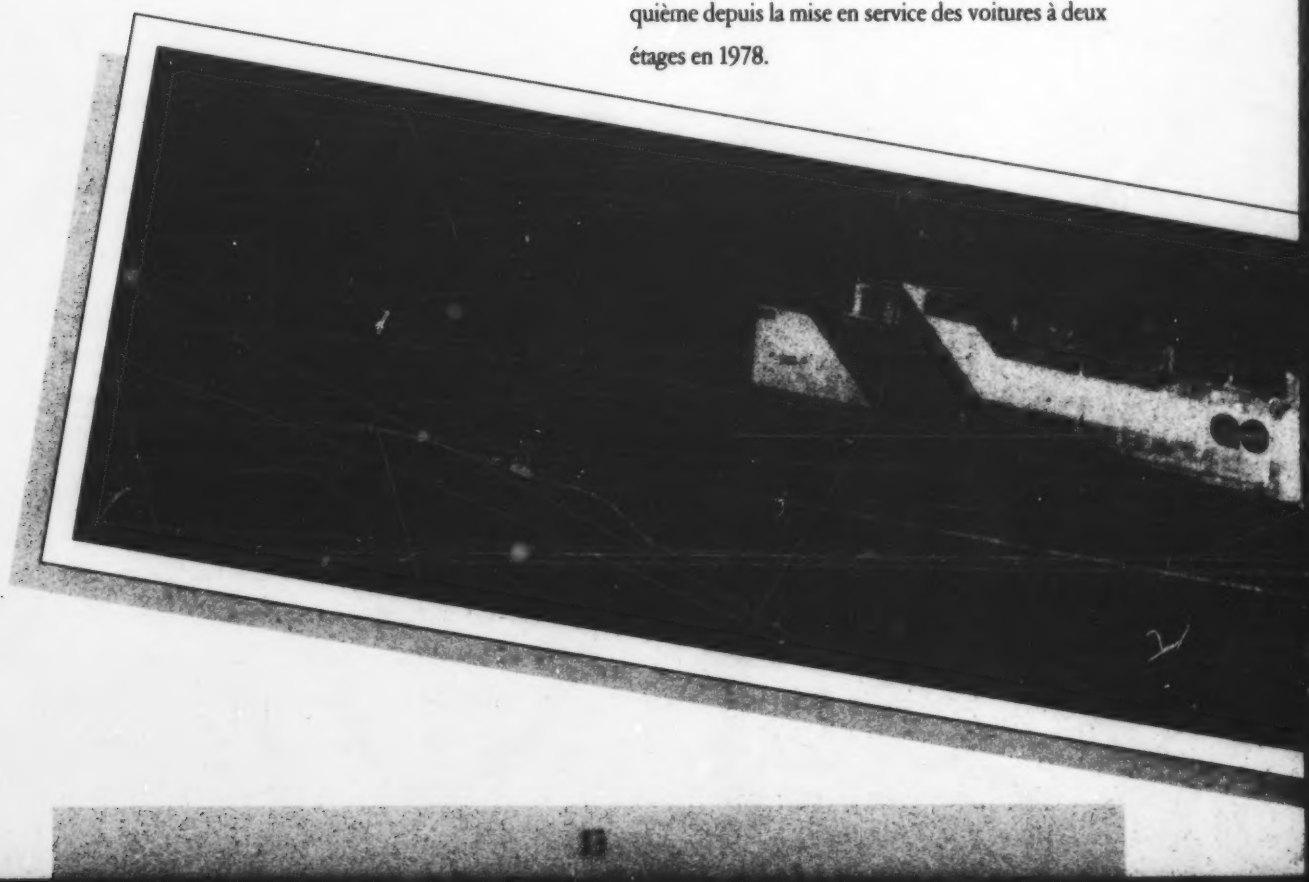
L'autre achat consistait en 51 autobus de banlieue de New Flyer Industries, fabricant auquel nous nous adressions pour la première fois. D'une valeur de 12,3 M$, cette commande était la plus importante de notre histoire. Quarante de ces véhicules remplaceront les autobus que nous retirons de la circulation; les 11 autres serviront à répondre à la demande croissante de service. Ils devraient nous être livrés en septembre 1991 et comporter des installations qui en faciliteront l'accès.

Au point de vue ferroviaire, nous avons reçu d'autres locomotives et des voitures coach à deux étages.

11 of 60 Bi-level V coaches ordered for $78.4 million from UTDC were delivered by year end, bringing our active fleet to 294 cars, all bi-level. When the balance is delivered by the fall of 1991, the fleet will number 334 cars, including one prototype outfitted with a washroom for passengers with disabilities. This order is our fifth since introducing the bi-level in 1978.

Nous avons reçu du fabricant, la division des diesels de General Motors du Canada de London (Ontario), notre troisième commande de locomotives F59PH (14 locomotives totalisant 33,7 M$). Notre parc ferroviaire compte donc 49 locomotives, dont 42 F59s.

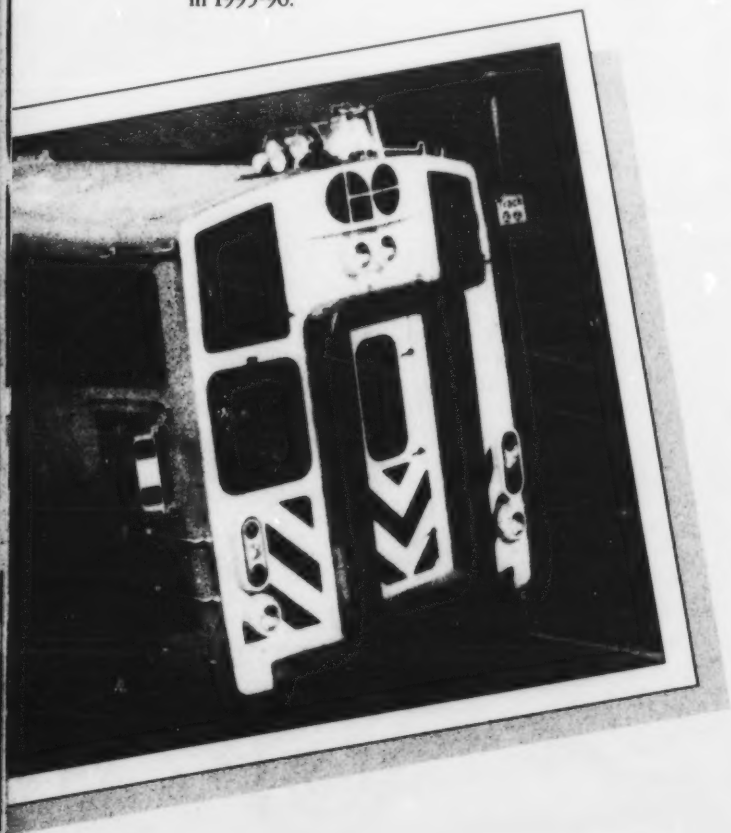
La fabrication de notre très caractéristique train à deux étages GO s'est poursuivie pendant l'exercice à Thunder Bay. Nos 60 voitures coach à deux étages de cinquième génération, sauf 11, s'élevant à 78,4 M$, viennent de la Société de développement du transport urbain qui les a livrées à la fin de l'exercice, portant notre parc de voitures en service à 294, toutes à deux étages. Lorsque le reste des voitures sera livré à l'automne 1991, le parc totalisera 334 voitures, y compris un prototype équipé de toilettes pour handicapés. Cette commande est notre cinquième depuis la mise en service des voitures à deux étages en 1978.



THE FUTURE

Much progress was made in preparing for major expansions of the GO Train network.

We began environmental assessment study for expansion of the Milton line to full-day service. Proposed are 20-minute frequency in peak hours and roughly hourly service during off-peak periods and on weekends, making the line our first besides the Lakeshore to offer a full-day schedule of trains. Also planned is a new station in Mississauga at Winston Churchill Boulevard and Highway 401 to serve as a transportation "gateway" for transfer between cars and transit, or different modes of transit. The expanded service is scheduled to start in 1995-96.



L'AVENIR

Nous avons fait beaucoup de progrès dans la préparation des principales étapes d'expansion du Réseau ferroviaire GO.

Nous avons commencé une étude d'évaluation environnementale pour offrir un service quotidien sur la ligne Milton. Les changements proposés sont une fréquence des trains de 20 minutes à l'heure de pointe et un service approximativement aux heures pendant les périodes creuses et les fins de semaine. Ces changements feront de cette ligne la première, sauf celle du Lakeshore, à offrir un horaire quotidien de trains. Nous prévoyons également une nouvelle station à Mississauga, près du boulevard Winston Churchill et de l'autoroute 401. Elle servira de «porte d'accès» pour le transfert entre automobiles et transport en commun, ou entre différents modes de transport en commun. Le nouveau service est prévu pour 1995-1996.

Les études de faisabilité sur la prestation d'un service quotidien sur les lignes Georgetown, Richmond Hill et Stouffville ont été terminées vers la fin de l'exercice. Elles présentent un coût et des stratégies par étapes qui nous permettront d'établir les priorités et le programme des prochaines années pour ces étapes d'expansion qui devront toutes être évaluées sur le plan de l'environnement, car nous devons obtenir les commentaires publics avant de commencer la construction. Notre plan est d'accroître les niveaux de service par étapes d'ici la fin de la décennie.

À la fin de l'exercice, nous attendions l'approbation du ministère de l'Environnement de l'Ontario de l'évaluation environnementale pour l'expansion de notre ligne Lakeshore vers Oshawa et Hamilton. Un service ferroviaire quotidien devrait être offert à Oshawa à

Feasibility studies on expanding the Georgetown, Richmond Hill, and Stouffville lines to all-day service were completed towards year end. The studies presented cost and phasing scenarios to enable us to establish priorities and scheduling in the years ahead for these expansions, which will all have to undergo environmental assessment for public comment before any construction can begin. Our plan is to increase levels of service in stages by the end of this decade.

At year end, we were awaiting environmental assessment approval from the Ontario Ministry of the Environment for our Lakeshore line expansions to Oshawa and Hamilton. The extension to Oshawa is scheduled to bring all-day trains in 1993 to the west-end VIA station we started serving this October – extension to the east end of Oshawa, meanwhile, is still in the environmental study stage. The Hamilton expansion calls for incremental expansions in service to an eventual 20 trains a day; initially we will, in 1993-94, be relocating our train and bus operations to a new downtown Hamilton terminus that will be served by local transit as well.

Expansion of the Lakeshore West continued on schedule. Construction was in its second year, well under way for extension of all-day service from Oakville to Burlington in May 1992, the 25th anniversary of GO Transit. The work includes station improvements and building a third mainline track.

Much work was also devoted to improving accessibility to our service for passengers with disabilities.

Responding to the Province's directive in June to make our train service accessible to wheelchair users, we established an advisory committee to get the user's perspective in the early stages of decision-

compter de 1993 depuis la station VIA à l'ouest de la ville que nous utilisons depuis octobre. Le service à l'est d'Oshawa en est à l'étape de l'étude environnementale. L'expansion prévue pour Hamilton vise un service supplémentaire éventuel de 20 trains par jour. Tout d'abord, nous déménagerons notre exploitation de trains et d'autobus en 1993-1994 au nouveau terminus du centre-ville de Hamilton où s'arrêteront également les véhicules locaux de transport en commun.

L'expansion du tronçon ouest du Lakeshore a continué comme prévu. En construction depuis deux ans, le prolongement du service quotidien de Oakville à Burlington est bien amorcé et devrait être prêt en mai 1992, date du 25e anniversaire du Réseau GO. Le travail comprend les améliorations à la station et la construction d'une troisième voie principale.

L'amélioration de l'accessibilité de nos services aux handicapés et aux personnes âgées a nécessité beaucoup de travail.

Pour donner suite aux directives de la province en juin visant à rendre notre service ferroviaire accessible aux personnes en chaise roulante, nous avons établi un comité consultatif pour obtenir le point de vue des usagers, soit des handicapés eux-mêmes, dans les premières étapes de la prise de décision. Le comité comprend des membres handicapés du public représentant chaque région où nous offrons notre service ainsi que des personnes âgées et d'autres groupes travaillant activement à nos côtés pour améliorer l'accessibilité. À la fin de l'exercice, les plans prenaient forme, car nous prévoyions présenter une stratégie de mise en oeuvre au début de l'exercice suivant.

Pour nous conformer aux directives provinciales, nous rendrons entièrement accessibles toutes les nou-

making. The committee includes members of the public with disabilities, representing each region in our service area, as well as senior citizen and other groups working actively with us on accessibility improvements. By year end plans were taking shape as we worked towards presenting an implementation strategy early next fiscal year.

To comply with the Provincial directive, we will make all new stations fully accessible, as well as those undergoing major expansion, and will retrofit existing ones to provide barrier-free access from parking lot or bus loop to train. Meeting this new criterion will be two new stations already in the works: our relocated Unionville station under construction this year, and the new station to be built in Aldershot for the Burlington extension of the Lakeshore GO Train.

Other stations will be retrofitted in a multi-year program. By year end we had finished a technical feasibility study on outfitting stations with escalators and started a similar review into installing elevators in stations with tunnels. We will begin construction in 1990-91 to equip Ajax, Whitby, Oakville West, Clarkson, and Bramalea stations with escalators, while Oakville will get elevators in an arrangement with VIA Rail, which shares the station.

We also continued our access improvement programs begun in previous years. At year end we were finalizing details for construction of several improvements at rail stations, including easy-open doors, additional curb cuts and handicapped parking spaces, and more benches for waiting passengers. Specifications were also taking shape for improved access features for future orders of new buses and rail coaches.

velles stations et celles qui sont renovées substantiellement. De plus, nous modifierons les stations actuelles afin d'offrir un accès sans barrière au parc de stationnement ou à la boucle des autobus vers les trains. Deux nouvelles stations dont les travaux sont en cours répondront à ce nouveau critère: la nouvelle station de Unionville en construction pendant l'exercice et la nouvelle station qui sera construite à Aldershot pour le prolongement à Burlington du Réseau ferroviaire GO sur la ligne Lakeshore.

Les autres stations seront rénovées dans le cadre d'un programme échelonné sur plusieurs années. À la fin de l'exercice, nous avions terminé une étude de faisabilité technique sur l'installation d'escaliers mobiles dans les stations et nous avions commencé un examen semblable sur l'installation d'ascenseurs dans les stations avec tunnel. En 1990-1991, nous commencerons à équiper les stations de Ajax, Whitby, Oakville West, Clarkson et Bramalea d'escaliers mobiles et nous installerons des ascenseurs à la station de Oakville dans le cadre d'un arrangement avec VIA Rail avec qui nous partageons la station.

Nous avons également poursuivi notre programme d'amélioration de l'accessibilité amorcé dans les exercices précédents. À la fin de l'exercice, nous mettions la dernière main aux détails pour la construction de plusieurs améliorations aux stations ferroviaires, y compris des portes faciles à ouvrir, des bateaux de trottoirs et des places de stationnement supplémentaires pour handicapés ainsi que d'autres bancs pour les passagers qui attendent. Les spécifications prenaient également forme sur les caractéristiques visant l'amélioration de l'accès pour les commandes futures de nouveaux autobus et voitures coach.

FIVE-YEAR COMPARISONS

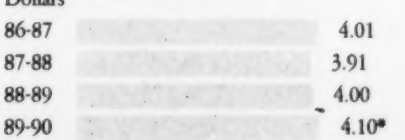
Subsidy
$ Millions

Operating subsidy, excluding amortization

Subsidy Per Passenger
Dollars

Operating subsidy, excluding amortization

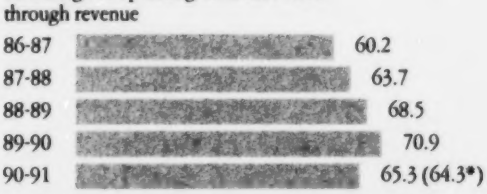
Cost Per Passenger
Dollars



Operating cost, excluding amortization

*Revised from 1989-90 annual report

Cost Recovery
Percentage of operating costs recovered through revenue



*Remittance of goods and services tax on fares taken into account

COMPARAISON QUINQUENNALE

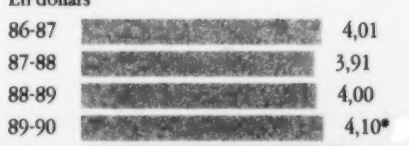
Subventions
En millions de dollars

Subvention d'exploitation, exception faite de l'amortissement

Subvention par usager
En dollars

Subvention d'exploitation, exception faite de l'amortissement

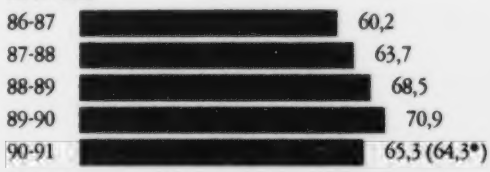
Coût par usager
En dollars



Coût d'exploitation, exception faite de l'amortissement

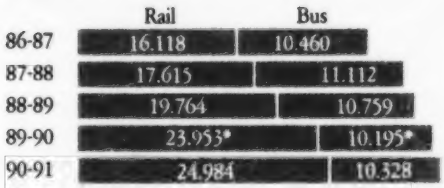
*Chiffres redressés à partir du rapport annuel de 1989-1990

Récupération des coûts
Pourcentage des coûts d'exploitation recouvrés à même les revenus



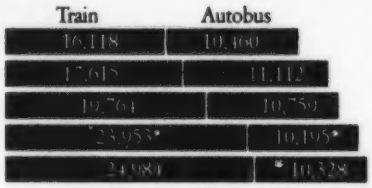
*Remboursement de la taxe sur les produits et services sur les tarifs pris en compte

Passenger Carryings
Millions



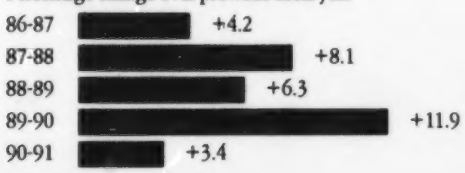
Contract service excluded
*Revised from 1989-90 annual report

Nombre de voyageurs
En millions



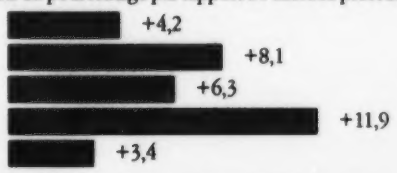
Exception faite des services assurés en sous-traitance
*Chiffres redressés à partir du rapport annuel de 1989-1990

System Passenger Carryings
Percentage change over previous fiscal year



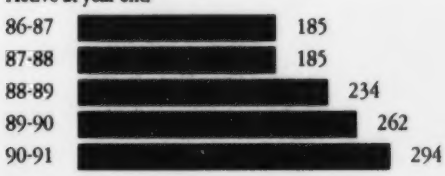
Contract service excluded

Nombre de voyageurs sur l'ensemble du réseau
Évolution du pourcentage par rapport à l'exercice précédent

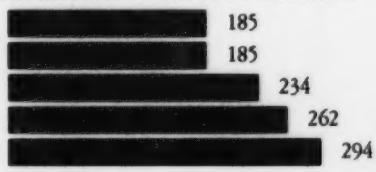


Exception faite des services assurés en sous-traitance

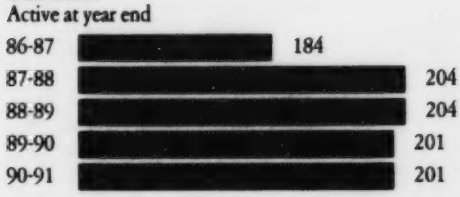
Rail Car Fleet
Active at year end



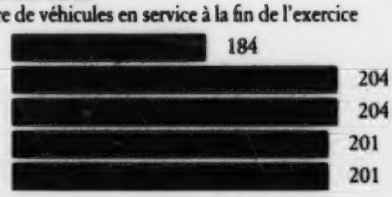
Parc ferroviaire
Nombre de véhicules en service à la fin de l'exercice



Bus Fleet
Active at year end



Parc d'autobus
Nombre de véhicules en service à la fin de l'exercice



STATISTICS

Corridor	Passengers Carried (Thousands) 1990-91	1989-90	%Change	Route Kilometres Operated (At year end) 1990-91	1989-90	Kilometres Operated (Thousands) 1990-91	1989-90
Rail							
Lakeshore West	9,604	9,891	− 2.9	63	63	976	946
Lakeshore East	8,967	8,262	+ 8.5	52	47	929	895
Georgetown	1,935	1,874*	+ 3.3	78	47	102	94
Richmond Hill	1,179	1,059*	+11.3	34	34	114	103
Milton	2,408	2,093	+15.1	50	50	208	164
Barrie	411	397	+ 3.5	102	67	43	32
Stouffville	480	377*	+27.3	47	47	46	28
Total	**24,984**	**23,953***	**+ 4.3**	**426**	**355**	**2,418**	**2,262**
Bus							
Hamilton	2,084	2,136	− 2.4	242	242	5,005	4,725
Milton	182	160	+13.8	83	56	477	494
Georgetown	1,445	1,342*	+ 7.7	321	284	2,769	2,599
Bolton	18	16	+12.5	64	64	106	106
Newmarket	4,659	4,573*	+ 1.9	316	316	4,146	4,135
Uxbridge	113	108*	+ 4.6	172	172	398	374
Oshawa	1,827	1,860	− 1.8	177	177	2,478	2,257
Total	**10,328**	**10,195***	**+ 1.3**	**1,375**	**1,311**	**15,379**	**14,690**
System Subtotal	**35,312**	**34,148***	**+ 3.4**	**1,801**	**1,666**	**17,797**	**16,952**
Canada's Wonderland Contract Service	287	294*	− 2.4	29	29	354	354
System Total	**35,599**	**34,442***	**+ 3.4**	**1,830**	**1,695**	**18,151**	**17,306**

*Revised from 1989-90 annual report

DONNÉES STATISTIQUES

Trajet	Nombre de voyageurs (en milliers) 1990-91	1989-90	Évolution, en pourcentage	Trajets exploités, en kilomètres (à la fin de l'exercice) 1990-91	1989-90	Nombre de kilomètres parcourus (en milliers) 1990-91	1989-90
Train							
Lakeshore ouest	9 604	9 891	– 2,9	63	63	976	946
Lakeshore est	8 967	8 262	+ 8,5	52	47	929	895
Georgetown	1 935	1 874*	+ 3,3	78	47	102	94
Richmond Hill	1 179	1 059*	+11,3	34	34	114	103
Milton	2 408	2 093	+15,1	50	50	208	164
Barrie	411	397	+ 3,5	102	67	43	32
Stouffville	480	377*	+27,3	47	47	46	28
Total	**24 984**	**23 953***	**+ 4,3**	**426**	**355**	**2 418**	**2 262**
Autobus							
Hamilton	2 084	2 136	– 2,4	242	242	5 005	4 725
Milton	182	160	+13,8	83	56	477	494
Georgetown	1 445	1 342*	+ 7,7	321	284	2 769	2 599
Bolton	18	16	+12,5	64	64	106	106
Newmarket	4 659	4 573*	+ 1,9	316	316	4 146	4 135
Uxbridge	113	108*	+ 4,6	172	172	398	374
Oshawa	1 827	1 860	– 1,8	177	177	2 478	2 257
Total	**10 328**	**10 195***	**+ 1,3**	**1 375**	**1 311**	**15 379**	**14 690**
Total partiel, ensemble du réseau	**35 312**	**34 148***	**+ 3,4**	**1 801**	**1 666**	**17 797**	**16 952**
Service vers Canada's Wonderland, assuré en sous-traitance	287	294*	– 2,4	29	29	354	354
Total, ensemble du réseau	**35 599**	**34 442***	**+ 3,4**	**1 830**	**1 695**	**18 151**	**17 306**

*Chiffres redressés à partir du rapport annuel 1989-1990

OBJECTIVES

GO Transit (the Toronto Area Transit Operating Authority) is an Agency of the Crown established to:

Design and operate interregional transit for people whose travel takes them through more than one regional municipality;

And encourage convenient and efficient meshing of the transit systems operating in the Greater Toronto Area and interfacing with the GO Transit network.

AREA OF JURISDICTION

GO Transit is a voluntary association, empowered by legislation, of the Regional Municipalities of Peel, York, Durham, Halton, and Hamilton-Wentworth, the Municipality of Metropolitan Toronto, and the Province of Ontario.

MEMBERSHIP

GO Transit's Board comprises seven Members: the Chairman, appointed by the Lieutenant Governor in Council, and, ex officio, the Chairmen of the Councils of Peel, York, Durham, Halton, Hamilton-Wentworth, and Metropolitan Toronto.

It reports to Cabinet through the Minister of Transportation.

MEMBERS

Louis H. Parsons Chairman

Gary W. Herrema Vice-Chairman
Chairman, Council of the Regional Municipality of Durham

R. Frank Bean Chairman, Council of the Regional Municipality of Peel

Eldred R. King Chairman, Council of the Regional Municipality of York

Peter D. Pomeroy Chairman, Council of the Regional Municipality of Halton

Alan Tonks Chairman, Council of the Municipality of Metropolitan Toronto

Reg J. Whynott Chairman, Council of the Regional Municipality of Hamilton-Wentworth

MINISTER

The Honourable Ed Philip Minister of Transportation

MISSION

Le Réseau GO (la Régie des transports en commun de la région de Toronto) est un organisme de la Couronne qui a pour mission de:

concevoir et d'exploiter un service de transport régional à l'intention des usagers qui effectuent des déplacements dans plus d'une municipalité régionale;

faciliter la coordination efficace des services des réseaux de transport en commun du Toronto métropolitain et de ceux du Réseau GO.

SPHÈRE D'ACTIVITÉ

Le Réseau GO est une personne morale regroupant, sur une base volontaire, les municipalités régionales de Peel, York, Durham, Halton et Hamilton-Wentworth, la municipalité du Toronto métropolitain et la province de l'Ontario.

CONSEIL

Le conseil du Réseau GO compte sept membres: le président, nommé par le lieutenant-gouverneur en conseil, et, à titre de membres nommés d'office, les présidents des conseils de Peel, York, Durham, Halton, Hamilton-Wentworth et du Toronto métropolitain; le Conseil relève directement du ministre des Transports.

MEMBRES

Louis H. Parsons, Président du Conseil

Gary W. Herrema, Vice-président du Conseil
Président du conseil de la municipalité régionale de Durham

R. Frank Bean, Président du conseil de la municipalité régionale de Peel

Eldred R. King, Président du conseil de la municipalité régionale de York

Peter D. Pomeroy, Président du conseil de la municipalité régionale de Halton

Alan Tonks, Président du conseil de la municipalité du Toronto métropolitain

Reg J. Whynott, Président du conseil de la municipalité régionale de Hamilton-Wentworth

MINISTRE

L'honorable Ed Philip, Ministre des Transports

OFFICERS

Thomas G. Smith Managing Director

David A. Sutherland Executive Director, Planning, Finance and Administration
Secretary to the Board

Allan M. Robinson Director, Finance
Treasurer to the Board

HAUTE DIRECTION

Thomas G. Smith, Directeur général de l'Exploitation

David A. Sutherland, Directeur, Service de la planification, des finances et de l'administration et Secrétaire du Conseil

Allan M. Robinson, Directeur des finances et Trésorier du Conseil

EXECUTIVE STAFF

Reporting to the Chairman is the Managing Director, under whom are the Executive Directors of GO's three Divisions:

The Operations Division is responsible for the delivery of transportation service to the public and for rolling stock acquisition and maintenance. The Planning, Finance and Administration Division is charged with business and strategic planning and the organization's finance and administration. Responsible for engineering and development and plant management is the Engineering, Development and Plant Division.

James A. Brown Executive Director, Operations

Richard C. Ducharme Executive Director, Engineering, Development and Plant

David A. Sutherland Executive Director, Planning, Finance and Administration

CADRES SUPÉRIEURS

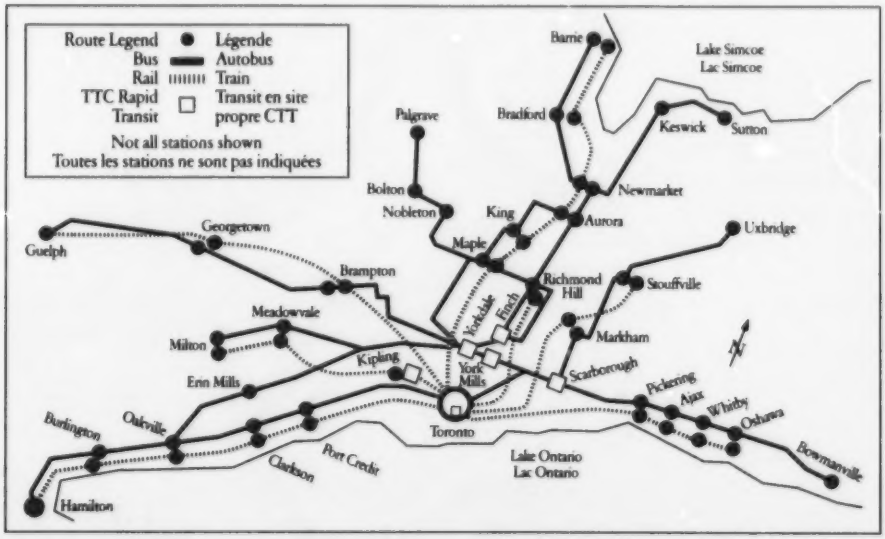
La société est placée sous la direction du directeur général de l'Exploitation, qui relève du président du Conseil. Les dirigeants des trois grandes divisions de la société relèvent du directeur général de l'Exploitation :

Le Service de l'exploitation est responsable de la prestation de services de transport au grand public, de l'acquisition de matériel roulant et de l'entretien. Le Service de la planification, des finances et de l'administration est chargé de la planification financière et stratégique de la société, de la gestion financière et de l'administration de ses activités. Le Service du génie, du matériel et de l'aménagement du réseau est responsable des travaux d'ingénierie, de l'aménagement du réseau et de la gestion du matériel.

James A. Brown, Directeur, Service de l'exploitation

Richard C. Ducharme, Directeur, Service du génie, du matériel et de l'aménagement du réseau

David A. Sutherland, Directeur, Service de la planification des finances et de l'administration



The GO Train and GO Bus network at March 31, 1991

Le réseau de service ferroviaire et d'autobus du Réseau GO au 31 mars 1991

MANAGEMENT'S RESPONSIBILITY FOR FINANCIAL STATEMENTS

The accompanying financial statements of the Toronto Area Transit Operating Authority, and all information in this annual report, are the responsibility of management and have been approved by Members of the Board.

The financial statements have been prepared by management in conformity with Canadian generally accepted accounting principles. The financial statements include some amounts that are based on best estimates and judgements. Financial information used elsewhere in the annual report is consistent with that in the financial statements.

The management of the Authority, in furtherance of the integrity and objectivity of data in the financial statements, has developed and maintains a system of internal accounting controls and supports an extensive program of internal audits. Management believes the internal accounting controls provide reasonable assurance that financial records are reliable and form a proper basis for preparation of financial statements and that assets are properly accounted for and safeguarded. The internal accounting control process includes management's communication to employees of policies which govern business conduct.

The Board carries out its responsibility for the financial statements in this annual report principally through its audit committee, consisting solely of Board Members. The audit committee reviews the Authority's annual financial statements and recommends their approval by the Board. The auditors have full access to the audit committee, with and without management being present.

These financial statements have been audited by the auditors, Coopers & Lybrand, Chartered Accountants, and their report is presented below.

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION RELATIVEMENT AUX ÉTATS FINANCIERS

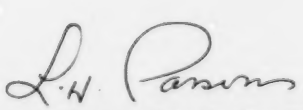
Les états financiers de la Régie des transports en commun de la région de Toronto et tous les renseignements contenus dans ce rapport annuel sont la responsabilité de la direction et les membres du Conseil les ont approuvés.

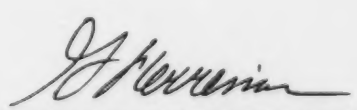
La direction a préparé les états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Les états financiers comprennent quelques montants fondés sur des estimations et des raisonnements jugés les plus sûrs. Les renseignements financiers présentés ailleurs dans ce rapport annuel sont conformes à ceux qui figurent dans les états financiers.

Afin de garantir l'exactitude et l'objectivité des données présentées dans les états financiers, la direction de la Régie a élaboré et maintient un système de contrôles comptables internes et un programme exhaustif de vérification interne. La direction est d'avis que les contrôles comptables internes lui donnent une assurance raisonnable que les registres financiers sont fiables et qu'ils constituent une base appropriée pour la préparation des états financiers et que les avoirs sont comptabilisés et protégés comme il se doit. Le procédé de contrôle comptable interne comprend la communication, par la direction, des directives régissant la conduite des affaires.

Le Conseil s'acquitte de sa responsabilité à l'égard des états financiers figurant dans ce rapport annuel par voie surtout de son comité de vérification formé uniquement de membres du Conseil. Le comité de vérification examine les états financiers annuels de la Régie et en recommande l'approbation par le Conseil. Les vérificateurs sont entièrement libres de rencontrer le comité de vérification en présence ou en l'absence de la direction.

Coopers & Lybrand, comptables agréés, ont vérifié ces états financiers et leur rapport figure ci-après.





Chairman Louis H. Parsons Président du Conseil

Member Gary W. Herrema Membre du Conseil

AUDITORS' REPORT

To the members of the Toronto Area Transit Operating Authority, the Minister of Transportation and the Provincial Auditor

We have audited the balance sheet of the Toronto Area Transit Operating Authority as at March 31, 1991 and the statements of equity, operations and changes in financial position for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In our opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at March 31, 1991 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles.

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

Aux membres de la Régie des transports en commun de la région de Toronto, au Ministre des Transports et au Vérificateur Provincial

Nous avons vérifié le bilan de la Régie des transports en commun de la région de Toronto au 31 mars 1991 et les états de l'avoir, des résultats d'exploitation et de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Régie. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des informations probantes à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la Régie au 31 mars 1991, ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus.

Coopers & Lybrand

Toronto, Ontario May 31, 1991 Chartered Accountants

Comptables agréés Toronto (Ontario) Le 31 mai 1991

Coopers & Lybrand

Toronto Area Transit Operating Authority

BALANCE SHEET AS AT MARCH 31

(In thousands of dollars)

Assets	1991	1990 (restated, note 2)
Current assets		
Cash	$ 8,138	$ 14,319
Accounts receivable	4,572	7,171
Deposit with Canadian National Railway Company	8,473	11,912
Due from the Province of Ontario	18,750	28,759
Spare parts and supplies	1,588	1,422
Prepaid expenses	675	819
	42,196	64,402
Other assets (note 3)	1,598	1,598
Fixed assets		
Land	35,824	27,778
Buildings and equipment (note 4)	474,015	392,853
Leasehold improvements net of accumulated amortization of $1,719 (1990 – $1,339)	5,887	6,267
Improvements to railway right of way and railway plant, net of accumulated amortization of $71,122 (1990 – $60,586)	140,970	148,345
Trackwork and installation net of accumulated amortization of $3,917 (1990 – $1,872)	36,975	38,247
Construction in progress		
GO Train Service Expansion Program	71,840	58,942
Other	119,576	98,150
	885,087	770,582
	$928,881	$836,582
Liabilities		
Current liabilities		
Accounts payable and accrued liabilities	42,168	60,784
Unearned revenue in respect of tickets sold and not used	1,626	1,132
	43,794	61,916
Equity		
Province of Ontario	885,087	774,666
	$928,881	$836,582

Signed on behalf of the Members,

L.H. Parsons

Louis H. Parsons Chairman

G. Herrema

Gary W. Herrema Member

Régie des transports en commun de la région de Toronto

BILAN AU 31 MARS

(en milliers de dollars)

Actif	1991	1990 (redressés, note 2)
Actif à court terme		
Encaisse	8 138 $	14 319 $
Comptes débiteurs	4 572	7 171
Dépôt auprès de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	8 473	11 912
Montant à recevoir de la province de l'Ontario	18 750	28 759
Pièces de rechange et fournitures	1 588	1 422
Frais payés d'avance	675	819
	42 196	64 402
Autres éléments d'actif (note 3)	1 598	1 598
Immobilisations		
Terrains	35 824	27 778
Bâtiments et matériel (note 4)	474 015	392 853
Améliorations locatives, déduction faite de l'amortissement cumulé de 1 719 $ (1 339 $ en 1990)	5 887	6 267
Améliorations du droit de passage et de l'atelier de chemins de fer, déduction faite de l'amortissement cumulé de 71 122 $ (60 586 $ en 1990)	140 970	148 345
Travaux sur les voies et installation, déduction faite de l'amortissement cumulé de 3 917 $ (1 872 $ en 1990)	36 975	38 247
Travaux en cours		
Programme d'extension du service du réseau GO	71 840	58 942
Autres	119 576	98 150
	885 087	770 582
	928 881 $	836 582 $
Passif		
Passif à court terme		
Comptes créditeurs et charges à payer	42 168	60 784
Produit non matérialisé à l'égard des billets vendus et non utilisés	1 626	1 132
	43 794	61 916
Avoir		
Province de l'Ontario	885 087	774 666
	928 881 $	836 582 $

Au nom des membres,

L. H. Parsons

Louis H. Parsons Président du Conseil

G. W. Herrema

Gary W. Herrema Membre du Conseil

For the year ended March 31

STATEMENT OF EQUITY

(In thousands of dollars)

	1991	1990 (restated, note 2)
Equity – Beginning of year		
As originally reported	$774,666	$622,760
Effect of change in accounting policy (note 2)	–	(2,618)
As restated	774,666	620,142
Capital contribution from the Province of Ontario	158,030	190,887
	932,696	811,029
Amortization of capital contributions	(47,609)	(36,363)
Equity – End of year	$885,087	$774,666

For the year ended March 31

STATEMENT OF OPERATIONS

(In thousands of dollars)

	1991	1990 (restated, note 2)
Revenue		
Commuter services	$ 91,887	$ 86,510
Sundry revenue (note 6)	3,905	3,336
Gain on sale of fixed assets	138	2,339
	95,930	92,185
Expenses (note 7)		
Train and bus operations	126,548	105,933
Terminals and plant	47,019	45,065
General and administration	35,969	26,456
	209,536	177,454
Loss from operations	113,606	85,269
Operating subsidy from the Province of Ontario including amortization of capital contributions of $47,609 (1990 – $36,363)	113,606	85,269
Net income for the year	$ –	$ –

Pour l'exercice terminé le 31 mars

AVOIR

(en milliers de dollars)

	1991	1990 (redressés, note 2)
Avoir au début de l'exercice		
Présenté initialement	774 666 $	622 760 $
Incidence du changement de la convention comptable (note 2)	–	(2 618)
Redressé	774 666	620 142
Apport de capital de la province de l'Ontario	158 030	190 887
	932 696	811 029
Amortissement de l'apport de capital	(47 609)	(36 363)
Avoir à la fin de l'exercice	885 087 $	774 666 $

Pour l'exercice terminé le 31 mars

RÉSULTATS D'EXPLOITATION

(en milliers de dollars)

	1991	1990 (redressés, note 2)
Revenus		
Services de transport de banlieue	91 887 $	86 510 $
Revenus divers (note 6)	3 905	3 336
Gain à la vente d'immobilisations	138	2,339
	95 930	92 185
Dépenses (note 7)		
Exploitation des trains et des autobus	126 548	105 933
Terminus et atelier	47 019	45 065
Frais généraux et administratifs	35 969	26 456
	209 536	177 454
Perte d'exploitation	113 606	85 269
Subvention d'exploitation de la province de l'Ontario, y compris l'amortissement de l'apport de capital de 47 609 $ (36 363 $ en 1990)	113 606	85 269
Revenu net pour l'exercice	– $	– $

For the year ended March 31

STATEMENT OF CHANGES IN FINANCIAL POSITION

(In thousands of dollars)

	1991	1990 (restated, note 2)
Cash provided by (used in) operating activities		
Loss from operations	$(113,606)	$ (85,269)
Non-cash items –		
Depreciation and amortization	47,609	36,363
Gain on sale of fixed assets	(138)	(2,339)
	(66,135)	(51,245)
Net change in non-cash working capital items	(2,097)	13,857
	(68,232)	(37,388)
Cash provided by (used in) investment activities		
Fixed assets additions	(162,133)	(190,887)
Other assets additions	–	(891)
Fixed assets disposals	157	3,592
	(161,976)	(188,186)
Cash provided by financing activities		
Province of Ontario –		
Operating subsidy	65,997	48,906
Capital contributions	158,030	190,887
	224,027	239,793
Net increase (decrease) in cash	(6,181)	14,219
Cash – Beginning of year	14,319	100
Cash – End of year	$ 8,138	$ 14,319

For the year ended March 31, 1991

NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

(In thousands of dollars)

1. **Significant accounting policies**

These financial statements are prepared by management in accordance with accounting principles generally accepted in Canada. The significant accounting policies are as follows:

(a) Spare parts and supplies

Spare parts and supplies are valued at the lower of cost and replacement cost.

(b) Fixed assets

Fixed assets are recorded at cost.

The Authority provides for the depreciation and amortization of the various classes of assets over their estimated useful lives on a straight-line basis.

Pour l'exercice terminé le 31 mars

ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

(en milliers de dollars)

	1991	1990 (redressés, note 2)
Liquidités provenant des (affectées aux) activités d'exploitation		
Perte d'exploitation	(113 606) $	(85 269) $
Éléments hors caisse :		
Amortissement	47 609	36 363
Gain à la vente d'immobilisations	(138)	(2 339)
	(66 135)	(51 245)
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement	(2 097)	13 857
	(68 232)	(37 388)
Liquidités provenant des (affectées aux) activités d'investissement		
Nouvelles immobilisations	(162 133)	(190 887)
Nouveaux autres éléments d'actif	–	(891)
Aliénation d'immobilisations	157	3 592
	(161 976)	(188 186)
Liquidités provenant des activités de financement		
Province de l'Ontario :		
Subvention d'exploitation	65 997	48 906
Apport de capital	158 030	190 887
	224 027	239 793
Augmentation (diminution) nette de l'encaisse	(6 181)	14 219
Encaisse au début de l'exercice	14 319	100
Encaisse à la fin de l'exercice	8 138 $	14 319 $

Pour l'exercice terminé le 31 mars 1991

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

(en milliers de dollars)

1. **Principales conventions comptables**

Ces états financiers ont été préparés par la direction, conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Les principales conventions comptables figurent ci-après :

a) Pièces de rechange et fournitures

Les pièces de rechange et les fournitures sont évaluées au moindre du prix coûtant et de la valeur de remplacement.

b) Immobilisations

Les immobilisations sont inscrites au prix coûtant.

La Régie pourvoit à l'amortissement des différentes catégories d'éléments d'actif selon la méthode linéaire sur la durée d'utilisation prévue.

Buildings and equipment	
Shelters and ticket booths	5 years
Other buildings	20 years
Locomotive overhauls	5 years
Locomotives and auxiliary power control units	20 years
Other railway rolling stock	25 years
Buses	12 years
Parking lots	20 years
Sundry – Furniture and fixtures	12 years
– Other	3-5 years
Improvements to railway right of way and railway plant	20 years
Trackwork and installation	20 years
Leasehold improvements	20 years

(c) Commuter services revenue

Revenue is recognized when the transportation service is provided. Unearned amounts are reflected in the balance sheet as current liabilities.

(d) Subsidies

Operating subsidies paid by the Province of Ontario are treated as reductions of operating losses. Gains and losses from the disposition of fixed assets are included in operations. Capital contributions from the Province of Ontario are included in equity and are amortized to income over the useful lives of the related assets.

2. Change in accounting policy

The Authority has changed its method of providing for depreciation on locomotives and auxiliary power control units from a 25 year straight-line method applied at cost plus an estimation of future overhaul costs to a 20 year straight-line method for locomotives and a 5 year straight-line method for actual overhaul costs.

The effect of this change decreased the loss from operations by $607 (1990 – $1,604). The policy change has been applied retroactively. Opening equity has been reduced by $2,618.

3. Other assets

Included in other assets is a balance of sale of $891 arising from the sale of land surplus to the Authority's needs. The asset is collaterized by a second mortgage on the property.

Interest is being charged at a rate commencing at 8% and increasing at 1% at the end of each five year period until February 28, 2013 when the proceeds become due. Additional interest may be earned based on the net income from the property. Total interest in a single year cannot exceed 18%.

4. Buildings and equipment

	1991			1990		
	Cost	Accumulated depreciation	Net book value (restated, note 2)	Cost	Accumulated depreciation	Net book value (restated, note 2)
Buildings	$ 63,619	$ 20,885	$ 42,734	$ 54,993	$ 17,968	$ 37,025
Locomotives, overhauls and auxiliary power control units	132,294	21,049	111,245	76,548	15,973	60,575
Uni-level coaches	24,896	24,401	495	24,896	17,915	6,981
Other railway rolling stock	322,833	59,777	263,056	302,176	46,966	255,210
Buses	40,828	20,026	20,802	33,690	17,015	16,675
Parking lots	21,872	5,003	16,869	14,252	4,094	10,158
Sundry	28,945	10,131	18,814	13,449	7,220	6,229
	$635,287	$161,272	$474,015	$520,004	$127,151	$392,853

The Authority is actively seeking a purchaser for 99 uni-level coach units which are considered to be surplus. The book value of these coach units has been written down to their estimated net recoverable amount of $495 by a charge of $5,252 to depreciation expense.

Bâtiments et matériel	
Abris et guichets	5 ans
Autres bâtiments	20 ans
Révisions des locomotives	5 ans
Locomotives et groupes électrogènes	20 ans
Autre matériel roulant des chemins de fer	25 ans
Autobus	12 ans
Terrains de stationnement	20 ans
Divers :	
Mobilier et agencements	12 ans
Autres	3 à 5 ans
Améliorations des droits de passage et de l'atelier de chemins de fer	20 ans
Travaux sur les voies et installation	20 ans
Améliorations locatives	20 ans

c) Revenus tirés des services de transport de banlieue

Les revenus sont comptabilisés au moment où le service est rendu. Les produits non matérialisés figurent dans le bilan à titre de passif à court terme.

d) Subventions

Les subventions d'exploitation accordées par la province de l'Ontario sont comptabilisées à titre de réduction des pertes d'exploitation. Les gains ou les pertes à l'aliénation d'immobilisations sont compris dans les résultats. L'apport de capital de la province de l'Ontario est inclus dans l'avoir et est porté aux résultats sur la durée d'utilisation des éléments d'actif connexes.

2. Changement d'une convention comptable

La Régie a changé sa méthode d'amortissement des locomotives et des groupes électrogènes, soit de la méthode linéaire sur 25 ans appliquée au prix coûtant plus une estimation du coût des révisions à venir à la méthode linéaire sur 20 ans pour les locomotives et sur 5 ans pour le coût actuel des révisions.

Par suite de ce changement, la perte d'exploitation a été réduite de 607 $ (1 604 $ en 1990). Ce changement a été appliqué rétroactivement. L'avoir au début de l'exercice a été réduit de 2 618 $.

3. Autres éléments d'actif

Un solde de 891 $ découlant de la vente d'un terrain excédentaire est compris dans les autres éléments d'actif. Cet élément d'actif est garanti par une hypothèque de deuxième rang sur la propriété.

Des intérêts sont imputés à un taux de 8 %, majoré de 1 % à la fin de chaque période de cinq ans jusqu'au 28 février 2013, moment où le produit doit être versé. Des intérêts additionnels peuvent être imputés selon le revenu net tiré de la propriété. Le total des intérêts pour un an ne peut excéder 18 %.

4. Bâtiments et matériel

	1991			1990		
	Prix coûtant	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette (redressés, note 2)	Prix coûtant	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette (redressés, note 2)
Bâtiments	63 619 $	20 885 $	42 734 $	54 993 $	17 968 $	37 025 $
Locomotives, révisions et groupes électrogènes	132 294	21 049	111 245	76 548	15 973	60 575
Voitures coach	24 896	24 401	495	24 896	17 915	6 981
Autre matériel roulant des chemins de fer	322 833	59 777	263 056	302 176	46 966	255 210
Autobus	40 828	20 026	20 802	33 690	17 015	16 675
Terrains de stationnement	21 872	5 003	16 869	14 252	4 094	10 158
Autres	28 945	10 131	18 814	13 449	7 220	6 229
	635 287 $	161 272 $	474 015 $	520 004 $	127 151 $	392 853 $

La Régie cherche un acheteur pour 99 voitures coach, jugées excédentaires. La valeur comptable de ces voitures a été réduite à la valeur nette estimative de recouvrement, soit 495 $ par voie d'une imputation de 5 252 $ aux frais d'amortissement.

5. Operating agreements

A significant amount of the services provided by the Authority are operated by outside parties using rolling stock owned by the Authority. These services are governed by the agreements with the Canadian National Railway Company and Canadian Pacific Limited.

6. Sundry revenue

The details of sundry revenue are as follows:	1991	1990
Interest income	$ 956	$ 935
Rentals – rolling stock	207	191
Rentals – space	1,186	854
Advertising revenue	351	263
Commissions – ticket sales	719	674
Other	486	419
	$ 3,905	$ 3,336

7. Expenses

Further details of expenses are as follows:	1991	1990 (restated, note 2)
Salaries, wages and fringe benefits	$ 52,111	$ 41,538
Payments to outside parties for operation of services	57,793	50,949
Fuel and oil	11,799	9,546
Other expenses	27,540	28,028
	149,243	130,061
Leases, rentals and user charges	12,684	11,030
Depreciation and amortization	47,609	36,363
Total expenses	$209,536	$177,454

Of the total expenses $149,243 (1990 – $130,061) is recognized as recoverable, in part, from passengers and other sources of revenue. The target amount to be ultimately recovered has been established by the Authority at 65% of the recoverable expenses. In 1991, total revenue amounted to $95,930 (1990 – $92,185) and represents a recovery of 64.3% (1990 – 70.9%) of the recoverable expenses.

8. Commitments

(a) Purchase of bi-level commuter rail cars

The Authority has entered into contracts with the Urban Transportation Development Corporation Inc. for the purchase of bi-level commuter rail cars.

The estimated balance of the purchase price for the 11 cars remaining to be delivered is $9,890.

(b) Purchase of suburban buses

The Authority has entered into a letter of intent in the amount of $12,300 with New Flyer Industries Limited for the purchase of fifty-one suburban buses to be delivered by mid-September 1991.

(c) Leases

Minimum operating lease payments in each of the next five years and thereafter are as follows:

1991 - 1992	$ 5,225
1992 - 1993	4,952
1993 - 1994	4,506
1994 - 1995	4,245
1995 - 1996	3,951
Thereafter	50,120
	$ 72,999

In addition to the commitments above, the Authority has entered into an agreement to lease land which expires in 2079. The annual rental under this lease is $153.

5. Ententes d'exploitation

Une partie importante des services offerts par la Régie est exploitée par des parties externes utilisant le matériel roulant de la Régie. Ces services sont régis par des ententes conclues avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et Canadien Pacifique Limitée.

6. Revenus divers

Les revenus divers se composent comme suit :	1991	1990
Intérêts créditeurs	956 $	935 $
Location de matériel roulant	207	191
Location de surfaces	1 186	854
Revenu de publicité	351	263
Commissions sur les ventes de billets	719	674
Autres	486	419
	3 905 $	3 336 $

7. Dépenses

Les dépenses se détaillent comme suit :	1991	1990 (redressés, note 2)
Traitements, salaires et avantages sociaux	52 111 $	41 538 $
Paiement à des parties externes en contrepartie de l'exploitation de services	57 793	50 949
Carburant et huile	11 799	9 546
Autres dépenses	27 540	28 028
	149 243	130 061
Baux, locations et dépenses des usagers	12 684	11 030
Amortissement	47 609	36 363
Total des dépenses	209 536 $	177 454 $

Du montant total des dépenses ci-dessus, il est jugé que 149 243 $ (130 061 $ en 1990) pourront être recouvrés des passagers et d'autres sources de revenu. Le montant pouvant finalement être recouvré a été fixé par la Régie à 65 % des dépenses recouvrables. En 1991, le total des revenus s'élève à 95 930 $ (92 185 $ en 1990), soit un recouvrement de 64,3 % (70,9 % en 1990) des dépenses recouvrables.

8. Engagements

a) Acquisition de voitures à deux étages desservant les banlieues

La Régie a conclu des contrats avec la Société de développement du transport urbain Ltée pour l'achat de voitures à deux étages pour desservir les banlieues.

Le solde estimatif du prix d'achat à l'égard des 11 voitures qui n'ont pas encore été livrées s'établit à 9 890 $.

b) Acquisition d'autobus desservant les banlieues

La Régie a signé une lettre d'intention de 12 300 $ avec New Flyer Industries Limited pour l'achat de 51 autobus pour desservir les banlieues et qui seront livrés d'ici la mi-septembre 1991.

c) Baux

Les versements minimaux en vertu de contrats de location-exploitation pour chacun des cinq prochains exercices s'établissent comme suit :

1991 - 1992	5 225 $
1992 - 1993	4 952
1993 - 1994	4 506
1994 - 1995	4 245
1995 - 1996	3 951
Par la suite	50 120
	72 999 $

En plus des engagements mentionnés ci-dessus, la Régie a conclu une entente visant la location d'un terrain. Le loyer annuel aux termes de ce bail, qui échoit en 2079, s'établit à 153 $.

9. Pensions

The Authority provides pension benefits for substantially all its permanent employees through participation in the Public Service Pension Fund established by the Province of Ontario. The Authority's share of contributions to the plan during the year was $2,470 (1990 – $2,144). This amount represents the total obligation of the Authority and is included as an expense in the Statement of Operations.

10. Board remuneration

Total remuneration of Members of the Board of Directors was approximately fifty-seven thousand dollars during the fiscal year (1990 – forty-eight thousand dollars).

11. Subsequent event

On April 9, 1991, the Authority entered into an agreement to acquire the Danforth Rail Yards from Canadian National Railways for $54,500. The funds are held in trust pending an environmental assessment review.

9. Régime de retraite

La Régie assure des prestations de retraite à la quasi-totalité de ses employés permanents en faisant partie du Régime de retraite des fonctionnaires établi par la province de l'Ontario. Durant l'exercice, la part de la Régie des cotisations au régime s'est chiffrée à 2 470 $ (2 144 $ en 1990). Ce montant équivaut à l'obligation totale de la Régie et est compris dans les charges dans l'état des résultats d'exploitation.

10. Rémunération du conseil

Durant l'exercice, la rémunération versée aux membres du conseil d'administration s'est élevée à environ cinquante-sept mille dollars (quarante-huit mille dollars en 1990).

11. Événement postérieur à la date du bilan

Le 29 avril 1991, la Régie a conclu un contrat visant l'acquisition du triage Danforth auprès des Chemins de fer nationaux du Canada pour 54 500 $. Les fonds sont détenus en fiducie en attendant une évaluation environnementale.

© Queen's Printer for Ontario, 1991
Photos: GO Transit
Printed on recycled paper

© Imprimeur de la Reine pour l'Ontario, 1991
Photographies : Réseau GO
Imprimé sur du papier recyclé